

Ludvikas Stadsutveckling och trafikmiljö



Kompletterande redovisning av fördjupningar efter charretten

Rapport Oktober 2005

Kompletteringar efter charretten

Efter att charretten genomförts i maj 2005 fick de medverkande konsulterna i uppdrag att dels slutredovisa charretresultatet, dels fördjupa lösningarna i några avsnitt. Denna kompletterande rapport redovisar dessa fördjupningar avsedda att, vid sidan av charretterapporten, ligga till grund för det fortsatta arbetet med stadsmiljöutvecklingen längs väg 50 genom Ludvika.

Medverkande konsulter är

Landskapsarkitekt LAR/MSA **Lena Carlsson**, Tyréns Linköping

Trafikplanerare **Lars Thuresson**, Vägverket Konsult Stockholm

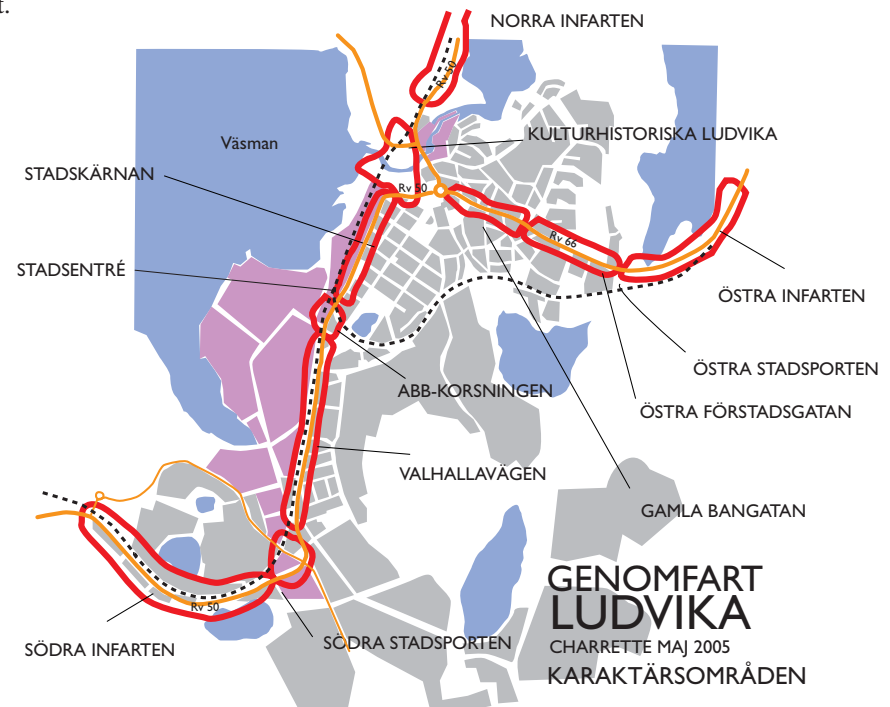
Arkitekt SAR/MSA **Hans Gillgren**, Gillark, Sundsvall

Trafikplanerare **Harald Lundström**, Ramböll, Göteborg

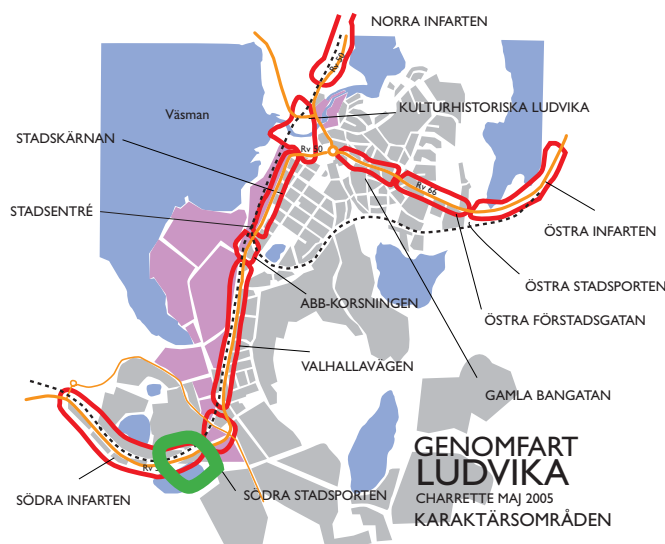
Projektledare är **Anders Hjärtedal**, Vägverket, Från Ludvika kommun har Planeringschefen **Jan-Erik Eriksson**, stadsarkitekten **Göran Sundell**, projekteringschefen **Christer Lindberg** och miljöchefen **Göran Eriksson** deltagit i arbetet. Från Banverket har **Anna Cardesjö** deltagit.

Innehåll

Kompletteringar efter charretten	2
Södra infarten- GC-vägsanslutning till gångtunnel	3
Valhallavägen,.....	5
Stadsentrén.....	9
Stadskärnan och Väsmanstranden	10
Bron över Ludvika ström	19



Södra infarten



Anslutning av gång- och cykelvägen till GC-porten under väg 50.

Problem

Gång och cykelvägen längs väg 50 från söder ligger klämd mellan riksvägen och fastigheterna på östra sidan; Lorensberga 1:2 och 2:26. Väg 50 stiger söderut vilket medför att nivåskillnaden ner till gång- och cykelbanan genom GC-porten är svår att övervinna med acceptabel lutning på gång- och cykelvägen längs väg 50.

Fastigheterna Lorensberga 1:2 och 2:26 har utfart på väg 50 omedelbart söder om GC-porten. Fastighetsutfarter finns också från ett tiotal fastigheter längs väg 50:s västra sida. Biltrafiken till fastigheterna skapar trafiksäkerhetsproblem, främst vid vänstersvängar. Bromsande, accelererande och väntande vänstersvängande påverkar också framkomligheten negativt för den genomgående trafiken.

Förslag till lösning

I förslaget till utformning av Södra infarten föreslås att det tiotal villor i området mellan väg 50 och järnvägen, kvarteren Mopsen och Taxen bör lösas in och rivas. Då skapas möjlighet att flytta väg 50 närmare järnvägen för att öka utrymmet mellan vägen och fastigheterna Lorensberga 1:2 och 2:26.

Längs östra sidan på Södra infarten ordnas en lokalgata med enkelriktad biltrafik samt gång- och cykeltrafik till fastigheterna längs denna sida. Från den punkt där lokalvägen ansluts till väg 50 leds en gång- och cykelväg ner till GC-porten ca 200 m längre norrut. GC-vägens längslutning föreslås få samma standard som lokalvägen har längre söderut, dvs ca 5%. Utrymmet mellan väg 50 och fastigheterna Lorensberga 1:2 och 2:26 är smalt trots att väg 50 flyttas närmare järnvägen. Det medför att det krävs murar längs GC-vägens båda sidor på en sträcka av ca 80 m söderut från GC-porten.

Fastigheterna Lorensberga 1:2 och 2:26 får utfart till väg 50 via gång- och cykelvägar som görs körbara, dels en del av GC-vägen österut från GC-porten under väg 50, dels ca 60 m av GC-vägen längs väg 50 fram till anslutningsvägen för den närmaste fastigheten norrut.

Konsekvenser

Ett sammanhängande gång- och cykelstråk bildas längs Södra infarten. Stråket bör bli attraktivt med god säkerhet och tillgänglighet eftersom delar går på separat bana. På resterande del blandas gående och cyklister med enkelriktad biltrafik till de 15-20 villafastigheterna längs östra sidan.

All svängande biltrafik på väg 50 elimineras.

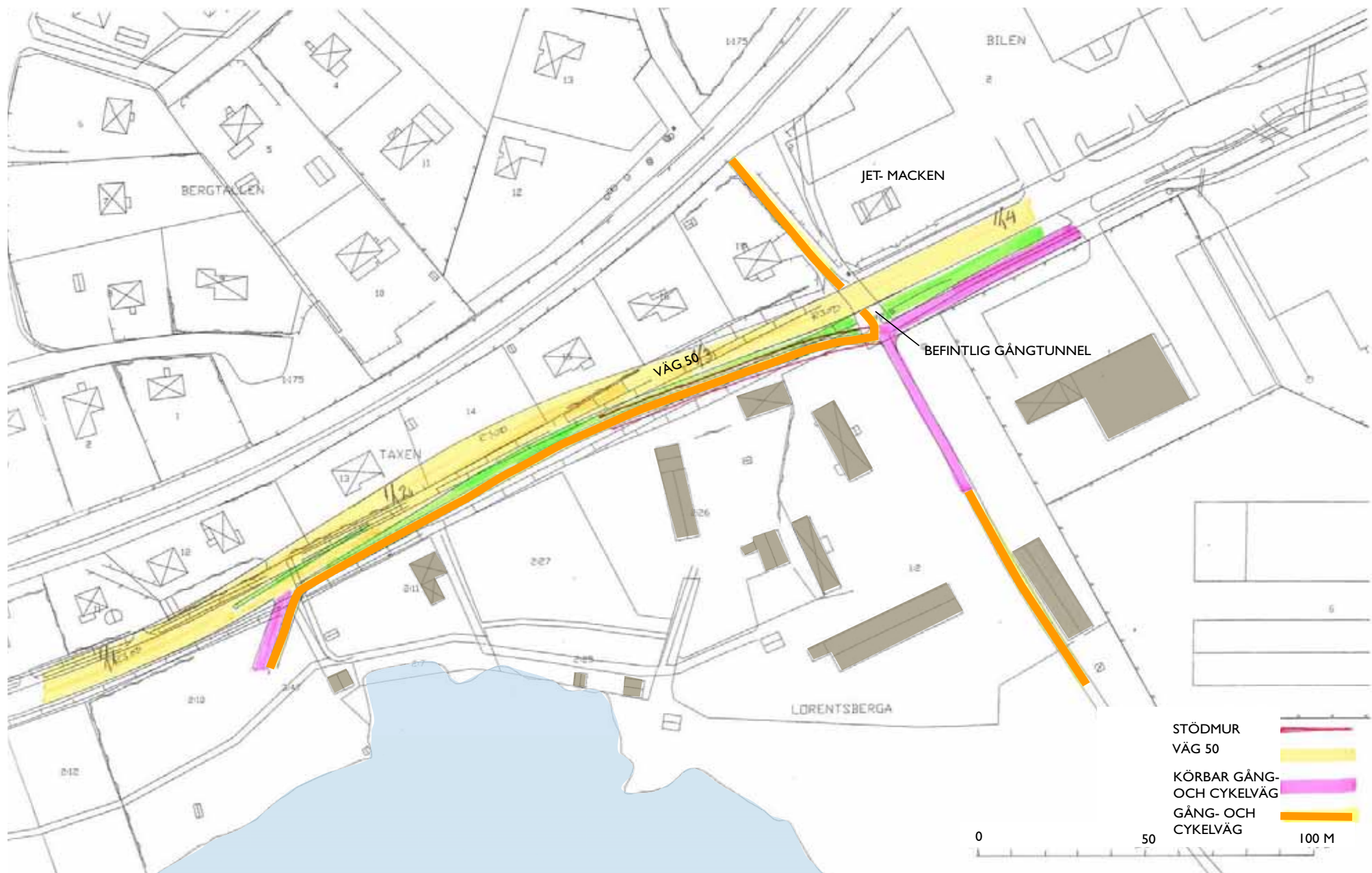
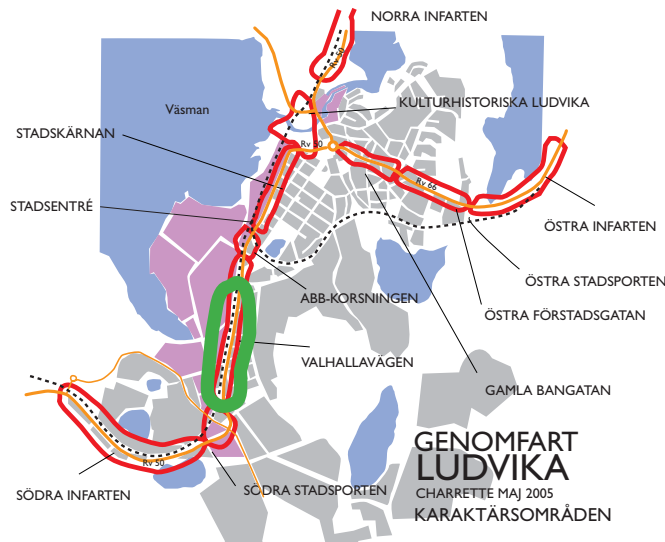


Bild 1. Gång- och cykelvägens anslutning till GC-porten samt utfartsväg från fastigheterna Lorensberga 1:2 och 2:26.

Valhallavägen



Problem

Valhallavägen sträcker sig från korsningen Grängesbergsvägen och Snöåvägen in till centrala Ludvika. Valhallavägen har en karaktär av förstadsinfart. Problemen här är väldigt lika dem på den södra infarten: flera fastighetsutfarter och lokalgatsanslutningar medför att trafiksäkerheten blir låg. Med anledning av detta är hastigheten begränsad till 50 km/h. I Charatten föreslogs att en parallellväg skulle anläggas längs väg 50 för att samla upp fastighetsutfarter och lokalgators anslutningar. Avståndet mellan spåret och fastigheterna är dock begränsat och det kan vara svårt att få plats. I denna utredning har detta studerats vidare.

I den södra delen finns en puckel på vägen som innebär att trafik norrifrån (främst tung trafik) tar sats för att inte tappa fart i uppforsbacken och trafik i motsatta riktningen får extra fart i nerforsbacken. Detta bidrar till att bullret och hastigheterna ökar. De boende längs vägen störs av buller dels från vägtrafiken, dels från järnvägstrafiken. I Charatten föreslogs att denna puckel skulle sänkas för att minska bullret från vägtrafiken och dämpa fordonens hastighet på vägen. I denna utredning har detta studerats vidare.

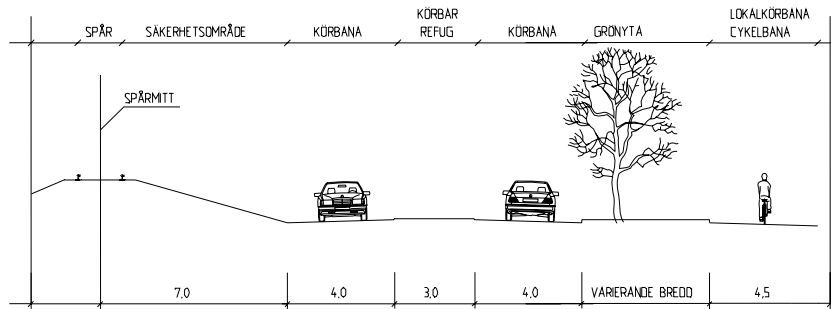
Förslag till åtgärder och konsekvenser

Föreslagen åtgärd enligt Charetten innebär en mycket trång sektion på den södra delen. Skiljeremsan mellan vägen och parallellvägen enligt förslaget blir för smal. Den medger inte plats för snövallar på vintern och det blir också svårt att få plats med ett rejält bullerplank. Skiljeremsan måste ha någon form av bländskydd för att inte trafiken på lokalkörbanan skall blända

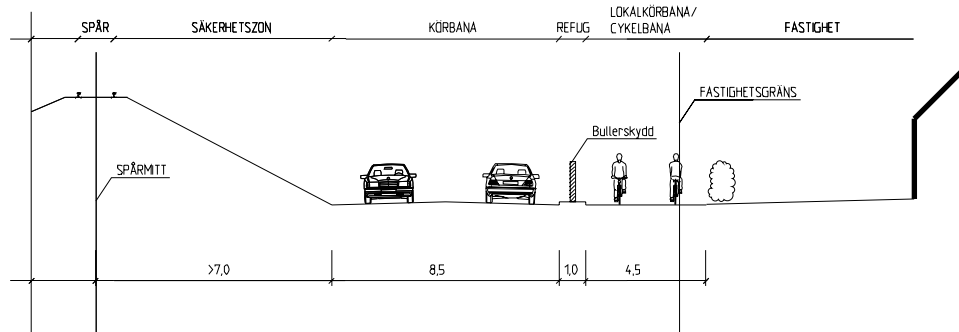


Förslag enligt charretten

Alternativ 1



SEKTION A-A



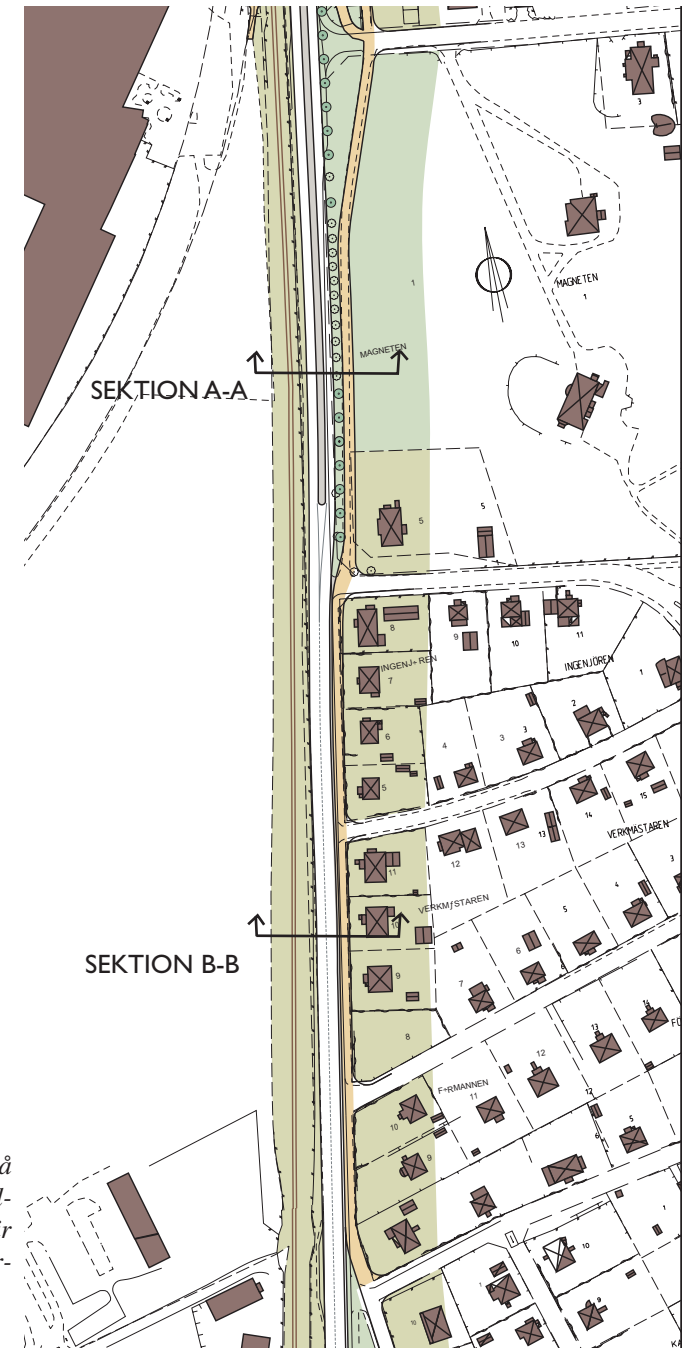
SEKTION B-B

bilister på väg 50. Dagens vägkant ligger dessutom för nära spåret, avståndet skall vara 7 m vid 50 km/h men är på vissa delar bara 4 m. Ökas hastigheten till 70 km/h skall avståndet vara 15 m alternativt sätts ett vägräcke mellan vägen och spåret och då räcker 7 m.

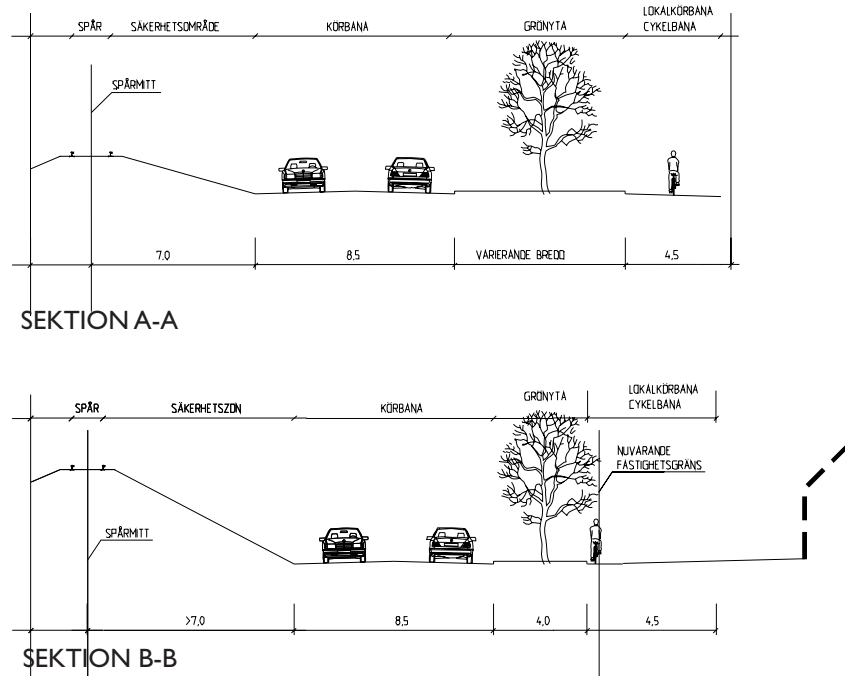
Alternativ 1

Anpassar man vägen till spårkravet medför det intrång i fastigheterna på den södra delen. På den norra delen innebär denna anpassning att grönremsan mellan vägen och parallellvägen blir smalare (befintliga träd kan dock stå kvar men det krävs vägräcke som skydd). Se alternativ 1, plan och sektion. Hastigheten bör kunna höjas till 70 km/h. Problemet med den smala skiljeremsan kvarstår.

Alternativ 1 ger intrång på flera fastigheter längs Valhallavägen. Bullerdämpning blir svår att ordna för husen närmast vägen

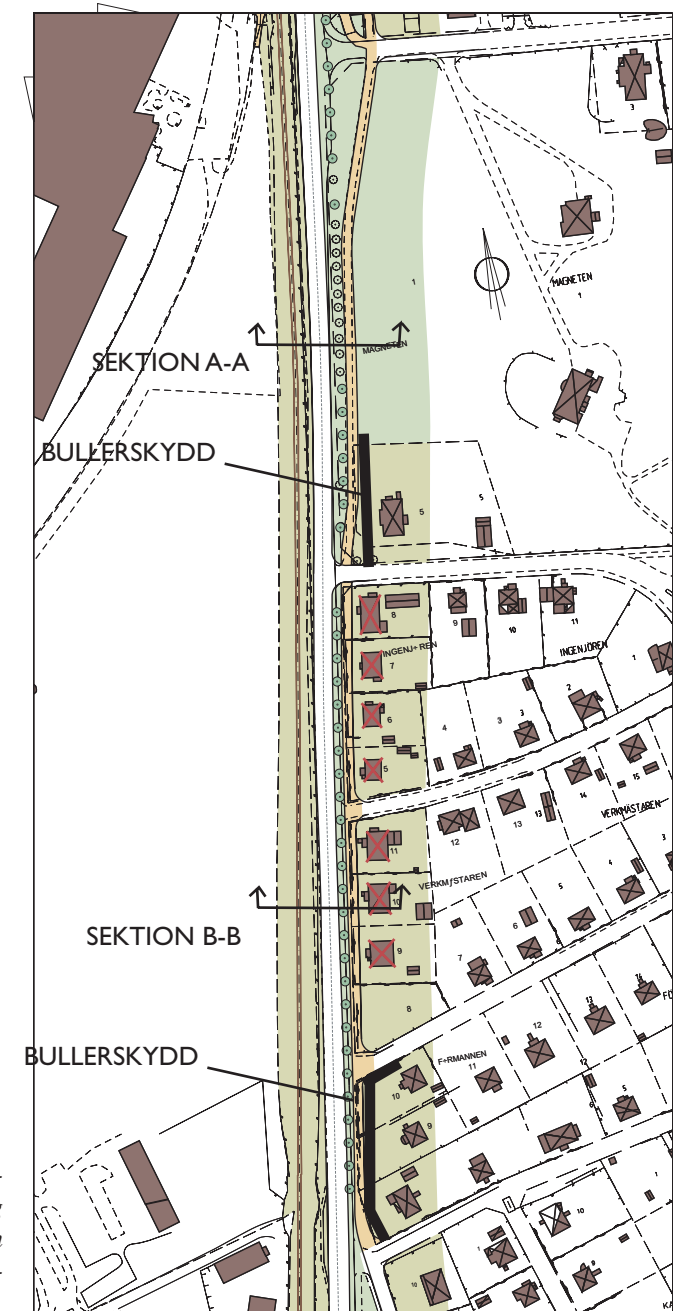


Alternativ 2



Alternativ 2

Då det är begränsat med utrymme och att det är svårt att dämpa bullret från vägen och järnvägen kan ett alternativ vara att lösa in de fastigheter som är mest bullerstörda. Det rör sig om 7 fastigheter, övriga bör gå att bullerskydda. Dessa fastigheter kan idag ha bullernivåer på 65-70 dB(A) ekvivalent enbart från vägtrafiken. Till detta skall läggas problemen med buller och vibrationer från järnvägstrafiken. Bullret från vägtrafiken kan skärmas av med ett bullerplank som behöver vara 2-3 m högt för att klara kravet på 55 dB(A). Järnvägsbullret är svårare att klara då järnvägen ligger på en bank 1-2 m högre än vägen. Löses dessa fastigheter in skulle det innebära att det blir mera utrymme för vägen och parallellvägen som då skulle kunna få den bredare sektionen på hela sträckan. Hastigheten bör kunna höjas till 70 km/h. Se alternativ 2, plan och sektion.

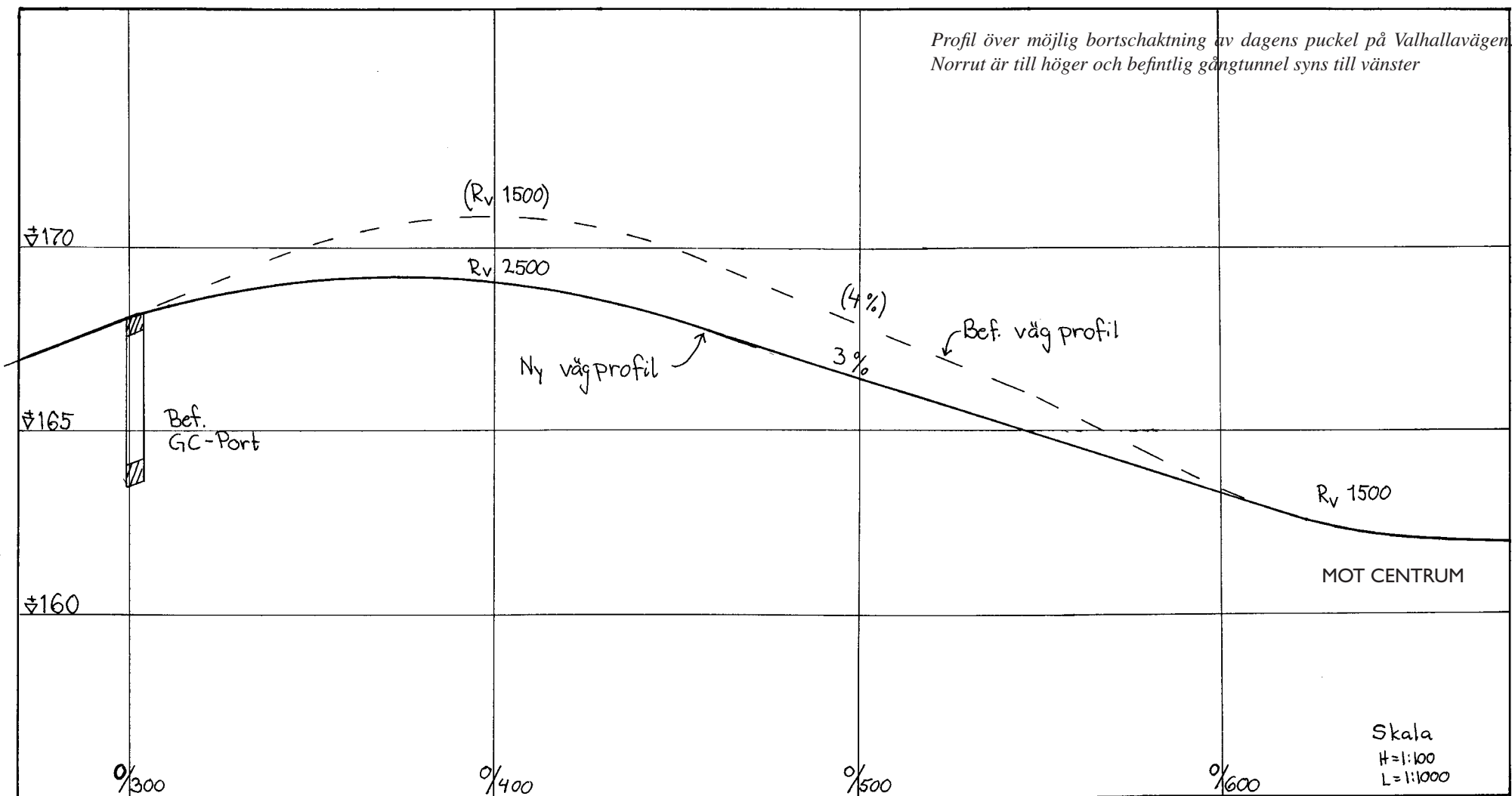


Alternativ 2 ger bättre utrymme och bullerdämpning och möjliggör högre fart men medför rivning av flera fastigheter.

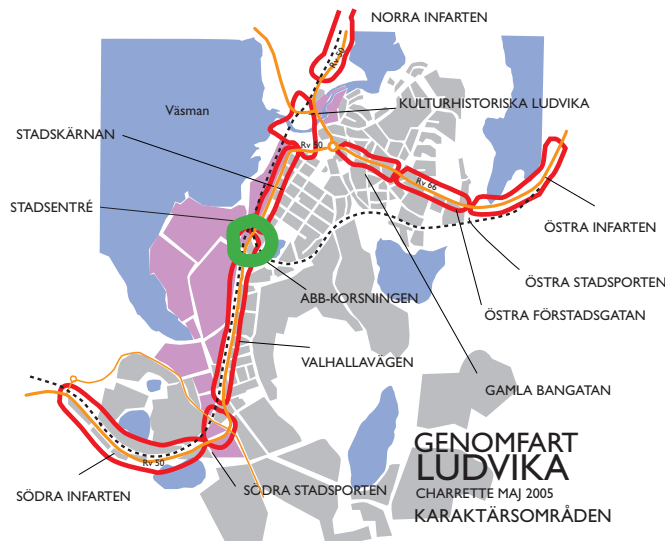
Profiljustering

För att minska problemen med puckeln har möjligheten att minska nivåskillnaden och backens lutning studerats vidare. Med en större vertikalkurvyra kan toppen på backen sänkas med ca 2 m, vilket innebär att den totala nivåskillnaden minskar från 7 m till 5 m. Att sänka profilen ytterligare skulle innebära att gc-porten under vägen måste utgå och att det kan bli svårt med anslutningen till Rasfallsgatan. Det skulle också innebära stora bergskärningar på södra sidan av vägen.

Hastighetsprofilen för backen har studerats (VGU 3.4). Den relativt lilla nivåskillnaden och den relativt flacka lutningen påverkar i teorin inte hastighet för den tunga trafiken, de bör kunna hålla samma hastighet uppför backen utan att ta sats. Detta gäller oavsett om vägens hastighet är 50 km/h eller 70 km/h. En sänkning av profilen innebär rent teoretiskt därför ingen skillnad i hastighet för trafiken. I praktiken kanske sänkningen innebär en viss dämpning av beteendet med att ta sats inför backen.



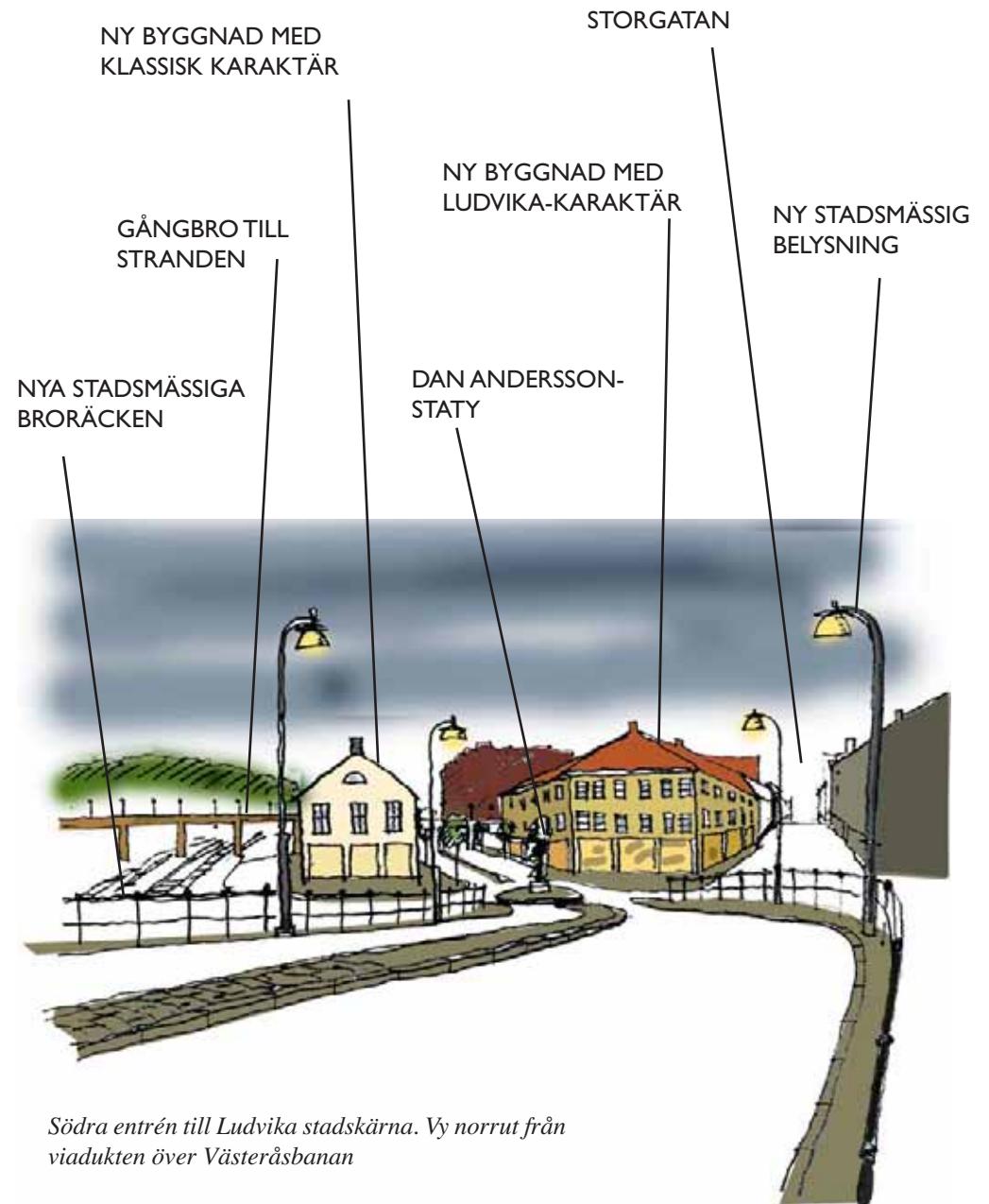
Stadsentrén



Det typiska Ludvika ska visa upp sig

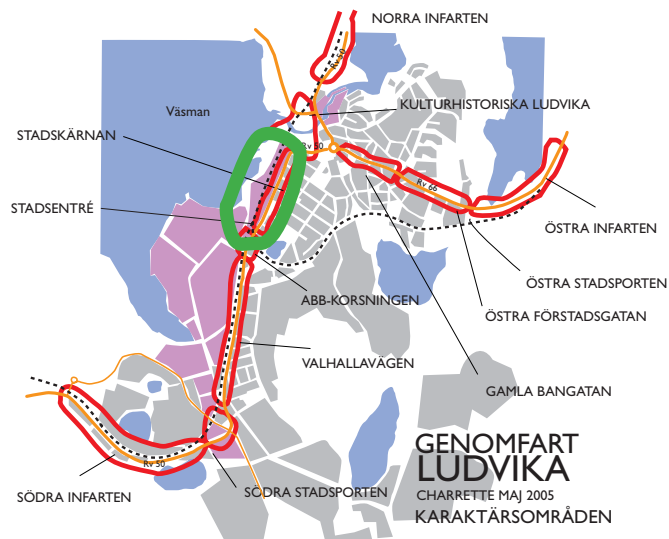
En av grundidéerna i de förslag som togs fram under Charretten var att passagen av stadskärnan skall bjuda på en stadsmiljö som ger en rättvis bild av Ludvikas stadskärna. Den klassiskt präglade rutnätsstaden med sina också klassiska karaktärsbyggnader från 1700-tal med Kyrkan och Herrgården, 1930-tal med Stadshuset, järnvägsstationen skall kännas för den som passerar staden.

Därför blir stadsentrén från söder en viktig markör och utformningen av de föreslagna nya byggnaderna på bägge sidor Bergslagsvägen avgörande för att fullfölja denna idé. För att understryka det klassiska stadsdraget bör också den nuvarande viadukten över Västeråsbanan göras mer stadsmässig med nya räcken och belysning. Stadsentrén skulle då kunna få den karaktär som illustreras av vidstående perspektiv.



Södra entrén till Ludvika stadskärna. Vy norrut från viadukten över Västeråsbanan

Stadskärnan och Väsmanstranden



Stadsutveckling vid Väsmanstranden

Charrettens två arbetslags skissförslag för stadskärnan och kopplingen till Väsmanstranden har i två omgångar bearbetats, fortfarande på skissnivå, till några alternativa stadslösningar. Grundprincipen har varit ett alternativ där stranden reserveras för park och ett där en samlad stadsbebyggelse fortsätter väster om bangården. Alternativen ger olika konsekvenser för stadens utveckling som översiktligt beskrivs nedan. Här redovisas samtliga lösningar som underlag för en samlad utvärdering av lämpligt nyttjande av Väsmanstranden.

Skiss 1, Strandpark

Alternativet Strandpark, reserverar större delen av stranden för stadbornas rekreation och visar ingen stadsbebyggelse väster om bangården. Parken kan formas som en klassisk stadspark och förslagsvis även rymma en centrumnära rastplats som man hänvisar turistande genomfartstrafik till. Centrumnära rastplatser vid sjölägen är sällsynta och kan bli ett tillskott i den resandes upplevelser och gynna såväl handel som turistisk marknadsföring av Ludvika. Stadsparken kan innehålla en del mindre byggnader som turistinformation och strandrestaurang som passar i parkmiljön. En möjlighet är även att ställa upp en rad billiga entreprenörsbodas för nystartade företag som har nytta av varandras närhet.



Alternativ Strandpark med centrumnära rastplats, strandrestaurang och en möjlighet till billiga bodas för entreprenörer med nystartade företag